IV 14 178

Prospectus und Vorschlag

zu Anlage

einer großen

Continental-Eisenbahn,

zur Verbindung

der Ost- und Nordsee mit dem Main, der Donau — dem Schwarzen-Meere.

Von

Schäffer,

Kurhessischem Ober-Berginspector, mehrerer gelehrten Gesellschaften Mitgliede.

Cassel,

in der Luckhardt'schen Hof-Buchhandlung.

621

BHS IV 120

Digitized by Google

Digitized by Google

Digitized by Google

Prospectus und Vorschlag

zu Anlage

einer großen

Continental = Eisenbahn,

zur Verbindung

der Ost= und Nordsee mit dem Main,
der Donau — dem Schwarzen=Meere.

von

Schäffer,
Kurhessischem Ober=Berginspector, mehrerer gelehrten Gesellschaften Mitgliede.

Cassel,
in der Luckhard'schen Hofbuchhandlung.

Digitized by Google

Verfaßt im December 1832, wurde nachstehende interessante Abhandlung zuerst abgedruckt unter der Aufschrift:

"Ueber die Vortheile und Ausführungsmittel einer "großen Kontinental-Eisenbahn, zur Verbindung der "Ost- und Nordsee (Lübecks, Hamburgs und Bremens) "mit dem Main, der Donau — dem Schwarzen "Meere".

in der Kasselschen Allgemeinen Zeitung, Beiblatt Nr. 3. vom 17ten Januar 1833 u. ff., und aus dieser in mehreren deutschen Zeitungen und Flugblättern. Vergriffen, veranstalten wir, um vielfältigen Nachfragen und Wünschen zu genügen, mit Erlaubniß des Hrn. Verfassers, diesen besondern Abdruck, im Interesse unseres Vaterlandes und weil wir von der hohen Wichtigkeit des Gegenstandes überzeugt sind.

Die Verlagshandlung.

Bayerische Staatsbibliothek München

Digitized by Google

Ueber die Vortheile und Ausführungsmittel einer großen Kontinental-Eisenbahn, zur Verbindung der Ost- und Nordsee (Lübecks, Hamburgs und Bremens) mit dem Main, der Donau — dem Schwarzen-Meere.

Gewerbe und Handel, Nationalwohlfahrt, Kunststraßen, Eisenbahnen und Dampfmaschinen sind gleichbedeutende Dinge geworden durch die Riesenschritte unsres Jahrhunderts in den technischen und mechanischen, in den materiellen Wissenschaften überhaupt. Man kann sagen: wir leben im Jahrhundert der Mechanik. Ihr Einfluß auf die Kultur, den Reichthum ganzer Gegenden, Länder, ja Welttheile, ist unermeßlich. London, Birmingham, Liverpool, Manchester — England, Nordamerika — der Dampfwagentransport auf Eisenbahnen, die Dampfschifffahrt auf den Strömen, den Seen, dem Weltmeere zeugen davon. Der Umschwung, die Bereicherung, welche Manufakturen, Fabriken, organische und anorganische Produktion durch sie erfahren, grenzt an das Unglaubliche. Und dennoch: so wenig unsere Großväter davon Ahnung hatten, daß ihre Enkel, des Spinnrads ledig mit einem Centner Steinkohlen tausend Fäden auf einmal spinnen, mit Dampf kochen und waschen, mit einem Ofen

Paläste erheitzen und Städte erleuchten, ohne organische Zugkräfte durch die Welt kutschiren, mit Dampf stromaufwärts schiffen, die Weltmeere gegen den Wind durchschneiden — mit Gas über die Wolken emporsteigen würden; — so wenig läst sich annehmen, daß wir das Ende der Erfindungen und des Wissens schon erreicht hätten. Doch halten wir uns hier vorerst ganz an das Erwiesene: verhehlen wir uns auf dem Kontinent wenigstens nicht länger: daß jenem Allen wirklich so ist! Der Anwendung der Dämpfe und des Gases — dann den Maschinen und Eisenbahnen verdankt die jetzige Generation jenen Umschwung. Gegen die Fortschritte der Wissenschaft und Kunst hilft kein Lamento über Untergang der guten alten Zeit, wo man mit dem Spaten das Feld bestellte und zwischen zwei Steinen die Frucht zermalmte, damit die Menschen Beschäftigung fänden.

Wer die Maschinen verdammt, weil sie Hände sparen, wer so, wie die Wilden, beschäftigen will, der lasse doch Löcher graben und wieder zuwerfen; daneben aber lasse er ihren Lauf den pünktlicheren, kräftigeren, treuen, nichts verzehrenden Maschinen, die der leichte Verstand ohne sauern Schweiß treibt. Diese werden gar bald das Löchergraben mit edlern Beschäftigungen, die Verdienst und Nahrung vollauf sichern, vertauschen machen. Wenn andere fortschreiten, während wir stehen bleiben, so gehen wir zurück — mit andern Worten: so gehen wir zu Grunde! So dort Amerika, England, — so hier der Kontinent! Deutschlands Unmuth gründet sich guten Theils auf seine materiellen Leiden. Man hebe diese, und jener wird sich legen! Unser Vorschlag ist das oberste Mittel zum Zweck, politischen Prinzipien fremd. Selbst die unseligen

Digitized by Google

Mauth-Schranken können neben ihm fortbestehen, ja ihre Vereinfachung wird dadurch erleichtert, ihre Verwaltung wird verwohlfeilt, ihre dereinstige Verlegung an die Grenzen Deutschlands gefördert.

Wie unermeßlich Deutschlands Handel und Industrie belebt würde, wenn ununterbrochne Dampf-Wagen- oder Schifffahrt, Ost- und Nordsee mit dem Schwarzen-Meere, mit der Levante — verbände, ist augenfällig; nicht zweifelhaft ist, daß das Fortschreiten Oestreichs, die zunehmende Civilisation der Türkei gar bald Dampf-Schifffahrt auf der Donau einführen wird; bekannt: daß Baiern die Donau mit dem Main zu verbinden beabsichtigt, zuverlässig mittelst Eisenbahn *). Setzen nun Baiern, Kurhessen, Braunschweig und Hannover die Eisenbahn bis zu den Hansestädten fort, so ist das große Ziel erreicht!

Sehen wir ab von dem unendlichen Umschwung, dessen Deutschlands Industrie hierdurch fähig wird, einerseits — und halten wir uns an das, was andrerseits dem Alten jetzt bevorsteht und drohend vor Augen liegt; so ist leider klar: daß Hessens Transithandel und Waarenzug zwischen dem Norden und Süden zu Grabe geht durch die ausserordentlichen Anstrengungen unserer Nachbarstaaten in Bau und Vervollkommnung ihrer Wasser- und Landstraßen, in der fortschaffenden Mechanik überhaupt, so wie durch neuere Zoll- und Mauthverträge. Betrachten wir nur die Schifffahrts-

*) In England und Nordamerika legt man vorhandene schiffbare Kanäle mit schweren Kosten trocken, um vortheilhafter, Statt ihrer, Eisenbahnen für Dampftransport zu bauen.

Digitized by Google

Akten von Rhein und Elbe, die Dampfschifffahrt auf jenem und die Absicht, sie auf dieser einzuführen, — das Anlehn Preußens von 12 Millionen zum Straßenbau, — die große Kunststraße (offenbar für Eisenbahn) von Magdeburg auf Erfurt ꝛc., Nürnberg; die Eisenbahn von Minden zum Rhein — angetragen von den westphälischen Provinzial-Landständen, und genehmigt vom erleuchteten Könige zur Ausführung auf Aktien *); die neue Kunststraße von Nordheim (über Duderstadt, Worbis ꝛc.) unmittelbar auf Mühlhausen, — gefördert durch die neue großartige Straße von Gotha über den Thüringer Wald (Ohrdruf, Zella, Meiningen, Suhl, Hildburghausen ꝛc.)! Was sonach in Zukunft der Rhein übrig läst, wird größtentheils die Elbe aufnehmen; was die Weserversandung Bremen übrig läst, davon wird wiederum der größere Theil auf der westphälischen Eisenbahn zum Rhein ziehen; das Restchen aber, was dann zu Lande noch Thüringen versorgt, wird über Duderstadt auf Mühlhausen gehen. Hessen wird also, bis auf seine eigne Konsumtion, weder Kolonial-, noch englische Manufakturfrachten mehr transitiren sehen, sobald nur jene Straßen alle vollendet sind.

Daß die Weser das nicht abwenden und gegen Rhein und Elbe, geschweige denn gegen Eisenbahnen, von Minden zum Rhein und von Magdeburg auf Erfurt u. s. w. aufkommen kann, — wie sehr die zunehmende Versandung ihres obern Strombettes der Schifffahrt schadet, dies hat

*) Welchen nachtheiligen Einfluß selbst entferntere Unternehmungen mittelbar auf uns äußern werden, z. B. eine Eisenstraße von Antwerpen auf Köln, von Lyon ꝛc. auf Strasburg ꝛc., dies wird uns zeitig klar werden.

Digitized by Google

wohl genugsam der Landtransport von Bremen über Hannover durch Hessen nach Süddeutschland gezeigt, welcher seit ein Paar Jahren flugs eintrat, sobald nur die Straßenstrecken bei Nienburg und Einbeck u. a. O. einigermaßen gebauet waren — nunmehr aber durch Rhein, Elbe und jene Kunststraßen bedroht ist. Hessens gebirgsfreiere Lage in Mitte der geraden Linie zwischen den Häfen der Nord- und Ostsee und Süddeutschland — zwischen Harz, Thüringer Wald und Rhön einerseits und den Gebirgen des Deisters, kölnischen Sauerlandes, Waldecks, Wittgensteins und Westerwalds andrerseits, verbürgen jedoch sichern und ohnfehlbaren Schutz vor solchem Verluste, sobald es sich mit Baiern, Hannover und Braunschweig zur Ausführung einer möglichst geraden und vollkommenen Straße, zwischen den Hansestädten und dem Main vereinigt, die seit Jahren — auch in Rücksicht des innern Verkehrs Hessens — dringend empfohlen und bezeichnet wurde. Ohne Eintritt der Rheinschifffahrts-Erleichterung und die gedachten Anstrengungen der Nachbarstaaten würde schon gewöhnliche vollendete Chaussee ersten Ranges genügt haben, um alles Rivalisiren der umziehenden Straßen zu entkräften. Nachdem aber rings um uns her Eisenbahn gebaut wird, kann auch uns nichts als Eisenbahn und Dampfwagen-Transport retten.

Der Unterzeichnete hatte — wie seine Bekannten wissen — seit Jahresfrist die Absicht, Vorschläge über diesen Gegenstand dem vaterländischen Publikum zu widmen. Die Zeitumstände schienen ihm nicht geeignet, — die Gemüther für dergleichen noch nicht empfänglich genug. Nachdem man jedoch mit Freuden gewahrt, daß von allen Seiten sich Stimmen für Großartiges und Durchgreifendes zu Förde-

Digitized by Google

rung der materiellen Interessen des Vaterlandes erheben; — nachdem unsere Verkehrs- und Transit-Verhältnisse rings um so bedroht sind, — nachdem der Werth der Dampfmaschinen durch die neuere Anwendung hocherhitzter Dämpfe so außerordentlich erhöht ist, — die Leistungen der neueren vollkommneren englischen, nordamerikanischen, und französischen Eisenbahnen allen Unglauben hoffentlich besiegt haben werden; — glaubt auch er sein Scherflein zu Empfehlung dieses, für die Wohlfahrt Hessens hochwichtigen Gegenstandes beitragen zu müssen *).

Obgleich diese, für das große Publikum bestimmten Zeilen für jetzt auf allgemeine Umrisse des ökonomischen Theils der Sache sich beschränken, — Ausführliches aber, auch über den statistischen, geographischen und technischen Theil, Zeit und Umständen vorbehalten wird; so müssen doch nachstehender Berechnung hier einige allgemeine Aufklärungen vorausgeschickt werden, sowohl um dem uneingeweihten Theile unserer Leser ein Bild von der gänzlich verschiedenartigen Natur, Leistung und Forderung von Eisenbahnen und Dampftransport zu geben, als auch um unserer Rechnung zur Grundlage zu dienen. Wir bevorworten ausdrücklich, daß alle Angaben, sowohl über Schienwege als Dampfwagen, nicht etwa auf bloße Theorien, Projekte und Versprechun-

*) Sein Fach: bauend unter und über der Erde, — fortschaffende Mechanik: eine der wichtigsten bergmännischen Aufgaben, — in langjährigem Berufe geübt, — Studium der Eisenbahnen als Lieblingssache und der Umstand: daß er bereits seit Jahren die erste Eisenbahn Hessens für den Friedrichsstollen am Meisner nach eigenem Prinzip in Schienweg und Wagen ausgeführt hat, — alle Erwartung in ihrer Leistung übertreffend, — ermuntern ihn dazu.

Digitized by Google

gen — selbst nicht auf die Verbesserungen sich gründen, welche unser vaterländischer Großmeister der Mechanik, Hr. Ober-Bergrath Henschel *), offenbar auch den bisher bekannten Eisenbahnen verspricht, — geschweige denn neuerer Verheißungen des genialen Oberst-Berg-Raths Ritters v. Baader zu München, — sondern lediglich und ausschließlich auf die freilich in neuerer Zeit außerordentlich gesteigerten, Leistungen der Dampfmaschinen *) auf Eisenbahn beruhen, wie sich solche in England und Nordamerika bereits im Großen und offenkundig bewährt haben und jedermann vor Augen liegen, — nur leider von Deutschland noch immer nicht ganz begriffen werden wollen.

Eisenbahnen sind in erster Anlage (nicht so in Unterhaltung) 3 bis 4 und — je nachdem man sie einfach oder doppelt, mehr oder weniger vollkommen bauet — mehrfach

---

*) Mit Vergnügen dürfen wir anzeigen, daß derselbe vielfältigen Aufforderungen entsprechen und baldigst mehrere Ideen und neue Erfindungen zur Vervollkommnung der Eisenbahnen und Maschin-Wagen, Sachkundigen zur Beurtheilung vorlegen wird, welche im Wesentlichen bezwecken: für doppelte Bahnen nur drei Schienen zu gebrauchen und statt der, mehreren Unfällen unterworfenen, Feuer und Hitze sprühenden, Dampfwagen, Locomotiven durch comprimirte Luft in Bewegung zu setzen, deren Luftbehälter von Station zu Station aus Luft-Reservoiren und diese wieder durch stehende Dampfmaschinen mit comprimirter Luft gefüllt werden. Daneben wird größere Vollkommenheit der Bahn, deren bessere Schonung und längere Dauer, das Uebersteigen von Anhöhen auch größerer Steigungen, das Hemmen ohne Kraftverlust, endlich möglichste Schnelligkeit neben gleichzeitiger Minderung des Anlage-Kapitals berücksichtigt werden.

*) Hauptsächlich durch die neuere Benutzung hoch-erhitzter Dämpfe

Digitized by Google

theurer, als gewöhnliche Chausseen. Sie setzen daher eine große Frequenz voraus, um ihr Anlage-Kapital zu decken; es wäre mithin, beim dermaligen noch jugendlichen Standpunkte ihrer Vollkommenheit gegen ihre Kosten, ein thörichter Gedanke, alle Provinzen damit durchziehen zu wollen. Dampfmaschin-Wagen kosten das 50fache gewöhnlicher Frachtwagen. Ein Dampfmaschin-Wagen aber zieht — oder treibt, wenn man will, auch vor sich her — 20 bis 30 ihm angehängte Frachtwagen (Bahnwagen) *), jeder mit 60—80 Ctr. beladen, zusammen also gegen zwei tausend Centner. Ein solcher bloßer Bahnwagen kostet nur das Doppelte bis Dreifache eines gewöhnlichen Chaussee-Fracht- beziehungsweise Kutsch-Wagens — dauert dagegen viel länger. Dampffracht auf Eisenbahn ist 20- und mehrfach wohlfeiler, als Landfracht auf gewöhnlichen Chausseen. Der Dampfwagen transportirt mit dem Verzehr von etwa 5 Pfund Steinkohlen dieselbe Ladung in einer Stunde, die ein einspänniger Frachtkarrn in einer Tagereise transportirt. Dagegen können Eisenbahnen und Dampfwagen ohne große Schwierigkeit keine Berge **), keine enge Krümmungen oder

*) Wir wollen hierin diejenigen Maschin-Wagen, auf welchen sich die treibende Dampfmaschine selbst befindet, "Dampfwagen", — alle ihr angehängt werdenden, im Gestelle auf's Verschiedenartigste, construirete, Maschinwagen, die nirgends als auf der nämlichen Eisenbahn fortkommen können, aber "Bahnwagen" nennen.

**) Der Dampfwagen in seiner dermaligen Beschaffenheit verträgt, ohne besondern Vorspann oder sonstige vertheuernde Hülfsmittel, nicht wohl Steigungen, die über 2 Zoll auf die laufende (Straßenbau-) Ruthe (zu 16 Fuß) betragen, nicht etwa, weil ihm Kraft mangelte, sondern weil bei stärkeren

Digitized by Google

Winkel, noch Kreuz-Passage vertragen. Sie müssen daher Dörfer, geschweige denn Städte und Gegenden von hoher Kultur und zerschnittenem Terrain unmittelbar zu berühren möglichst vermeiden. Ebene oder sanfthügliche Landstriche von geringer Kultur sind daher, wo sie sich finden, Stromthälern — die in Gebirgsländern freilich oft die einzigen Wegweiser der Eisenbahnen sind — weit vorzuziehen, zur Vermeidung von Brücken und Krümmungen, und wegen der Störungen und Gefahren aller Kreuz-Passage, Wässerungen, Wasserwerke, Ueberschwemmungen ꝛc.*). Im Irrthum sind also diejenigen, welche jede Stadt, jeden Ort, ja wohl jeden Pack- oder Gasthof mit der Eisenbahn berührt wissen wollen. Zumal muß bei Anlage einer großen Transito-Straße, also auch einer Eisenbahn, die möglichst ebene und gerade, mithin kürzeste und wohlfeilste, Linie zwischen ihren beiden Endpunkten, — die möglichst unkultivirte und, wohlfeile Grundstücke darbietende, Gegend ausgewählt werden. Auch bauet eine weise Regierung neue Straßen überhaupt wohl am besten durch Gegenden, wo noch keine sind, folglich nicht Stromthäler entlang, deren schiffbare Flüsse ohnehin schon Wasserstraßen enthalten. Größere Städte werden vielmehr in England und Nordamerika mit der großen Haupt-Eisenbahn stets mittelst besonderer

---

Steigungen seine zwar fort und fort umgedreht werdenden Räder, von der angehängten ungeheueren Wagen-Zahl und Last rückwärts gezogen, auf den glatten Eisenschienen zurückgleiten und umlaufen, ohne vorwärts zu kommen, — weshalb hier gezahnte Schienen und Seiten-Räder oder andere Hülfsmittel nöthig werden.

*) Zu Liverpool trieb man, guten Theils aus diesen Rücksichten, mit enormen Kosten einen halbstündigen Tunnel unter der Stadt her.

Digitized by Google

Seitenbahnen verbunden *), die nicht etwa bis in oder gar durch die Stadt, sondern bis vor solche zu dem Dampf-Pack- und Posthofe führen, wo zu den bestimmten Post-Stunden und Minuten Fiakers den Reisenden den Gasthöfen zu- und zur Dampfpost zurückführen — von wo aus dann sie und Frachtgüter die Hauptbahn in eben so vielen Viertel- ja Achtel-Stunden — mit Sturmwinds-Schnelle — wieder erreichen, als die Seitenbahn Meilen zählt.

Dampfwagen können aber auch — wo dieses unvermeidlich ist — Hügel, Berge, ja Gebirge übersteigen, jedoch nicht ohne große Opfer an Geld und Zeit. Bei Hügeln und kleinen Bergen geschieht dieses wohlfeil durch gegenseitigen Austausch (entweder unmittelbar oder durch aufbewahrte Ansammlung) der überschießenden Schwerkraft der absteigenden Wagenzüge zum Heraufziehen der aufsteigenden, mittelst Verbindung beider durch auf Rollen laufende Taue. Einseitige Steigungen aber werden, wo Wasserkräfte zum Vorspann mangeln, durch stehende Dampfmaschinen — ja, wo nöthig, mittelst derselben, senkrechte Hebungen bewirkt. Da 10 stehende (Vorspann-) Dampfmaschinen nicht mehr kosten, als eine einzige Meile Bahn-Verlängerung, so ist klar, daß wir uns vor unvermeidlichen Gebirgsübergängen nicht zu fürchten brauchen.

Völlig gleichförmige Ausführung nach einem Prinzip ist für eine Eisenbahn in ihrer ganzen Länge unerläßliche

*) So enthält z. B. die 32 englische Meilen lange Eisenbahn zwischen Liverpool und Manchester 6 bis 8 verschiedene, in sie einmündende Seiten-Bahnen, theils nach kleinen Städten und Häfen, theils nach Kohlen-Gruben.

Digitized by Google

Bedingung vollständiger Leistung, damit z. B. derselbe Dampf-Wagen von Lübeck bis Donauwerth und auf jeder Seitenbahn, so weit sie reicht fortkommen kann.

Neben Dampfwagenfahrt verträgt sich aber (der Gefahr des Scheuwerdens der Zugthiere, Wagenbrüchen und jeden sonstigen, höchst gefährlichen Versperrens der Eisenbahn wegen) nicht wohl anderes Fuhrwerk; es dürfte daher hiervon gänzlich zu abstrahiren seyn, was auch Kosten spart. Man könnte denken, daß dadurch nun alle innere Fortschaffung auf einzelne Meilen unthunlich —, ordinäres Fuhrwerk von der Eisenbahn ausgeschlossen sey. Dem ist nicht so. Freilich wird ordinäres Fuhrwerk nicht unmittelbar mit seinen Rädern auf der Eisenbahn —, nicht jedermann auf beliebige kleine Entfernung mit dem Dampfwagenzug spazieren fahren können; aber alle Paar Meilen, wo Seitenbahnen oder Hauptstraßen für Produkte, Waaren, Posten und innern Verkehr einmünden, oder Steigungen, Krümmungen u. dgl. zu Unterbrechung der gewöhnlichen Schnelligkeit nöthigen, oder der Dampfwagen frische Munition (Kohlen und Wasser) einnimmt, sind Stationen, wo der Dampfwagenzug einige Minuten Halt macht und die mitgebrachten, hierher bestimmten, beladenen Bahnwagen abgehängt und mittelst bequemer Vorrichtung zur Seite geschafft, dagegen aber diejenigen Wagen eben so leicht angehängt werden, welche, zum weitern Fortschaffen bestimmt, gepackt bereit stehen. Daß mithin auch Luxusreisen mit eigener Equipage nicht von der Eisenbahn ausgeschlossen —, vielmehr äußerst gefördert werden, leuchtet ein, wenn man erwägt, daß der Reisende zusammt Chaisen, Pferden, Kutscher und Dienerschaft, Haser und Heu, auf zweckgemäß construirten,

Digitized by Google

gegen alle Gefahr gesicherten und, wie man will, bedeckten, dem Dampf- Fracht- oder Postwagenzug angehängten Bahnwagen auf 50 Meilen in einem Tage um eine Kleinigkeit (im Vergleiche zu den gewöhnlichen Kosten an Geld und Zeit) auf die, gleich der Schlittenfahrt sanfteste, bequemste und interessanteste Weise sich fortschaffen sieht, während er von jeder Station aus mit seinen geruhten Pferden und eigenem Wagen seitwärts abgehen kann.

Fassen wir das bisher Gesagte zusammen, so ergiebt sich, daß der Thalweg der Weser keinesweges und um so weniger die beste Linie für unsere Eisenbahn abgiebt, weil wir voraussetzen dürfen, daß sich Lübeck, Hamburg und Bremen im gemeinschaftlichen theuersten Interesse unstreitig unter sich durch Eisenbahnen verbinden wollen, was wohl am Vortheilhaftesten jenseits Soltau da geschehen dürfte, wo sich die Wasserscheide der kleinen Flüsse Seve und Wumme, dann der Böhme und Oertze befindet, die von hier östlich nach Hamburg zur Elbe, westlich nach Bremen zur Weser und südlich zur Aller strömen. Von diesem Punkte aus würde unsere Eisenbahn, nach Ueberschreitung der Aller, an der Witze oder Leine, oder zwischen beiden aufsteigend, von Hannover aus meist das Leinethal über Göttingen beibehalten und, nun ganz Hessen durchschneidend, nur jenseits Fulda eine schwierige Aufgabe in Uebersteigung der Rhön zu lösen haben, um am Sinnfluß herab über Rieneck zu Gemünden den Main zu erreichen. Dieser Rhön-Uebergangspunkt wäre darum möglichst in westlicher Richtung zu wählen, weil von ihm aus eine Seitenbahn an der Kinzig herab über Hanau offenbar zugleich die beste und wohlfeilste Verbindung der Hansestädte mit Frankfurt abge-

Digitized by Google

den würde, die für Hessen nicht blos erhöhten Werth dadurch erhielte, daß solches seiner ganzen Länge nach mit einer gewerbfördernden Lebensader durchzogen würde, sondern auch dadurch, daß, sobald auf dieser Seitenbahn ebenwohl Dampfwagen eingeführt wären, selbst der Waarenzug zwischen Frankfurt und Würzburg, und bis zur Donau, den Werth beidtr Bahnen bedeutend erhöhen, ja die Mainfracht auf Würzburg sammt der ganzen Landfracht über Aschaffenburg aufnehmen würde. Die Hauptbahn aber müste von Gemünden aus das Mainthal über Würzburg bis Ochsenfurth oder Markbreit festhalten, von hier aus Baiern aber (um gerade seinen von Straßen entblösten Landestheilen ebenfalls Leben zuzuführen) es wohl in seinem Interesse finden: mit der Eisenbahn unmittelbar die Wasserscheide zwischen Main und Altmühl an den Quellen der Letzteren, mittelst stehender Hülfs-Maschinen, zu ersteigen und, nun den Thalweg der Altmühl bis Pappenheim oder Dollnstein verfolgend, von hier aus auch die Wasserscheide zwischen Altmühl und Donau zu überschreiten, um Letztere zwischen Donauwerth und Neuburg da zu erreichen, wo der Lech in sie einmündet. Es dürfte dieses vortheilhafter sein, als das Mainthal über Schweinfurth und Bamberg und das Retzat-Thal über Erlangen und Fürth bis Roth beizubehalten und hier, durch Uebersteigung der Wasserscheide zwischen Retzat und Altmühl über Weißenburg (mittelst deren schon Karl der Große die Donau mit dem Main zu verbinden begann), die Altmühl verfolgend, erst bei Kehlheim zur Donau zu gelangen, — unter Verlängerung der Bahn um das Doppelte. Denn um solchen Preis würde Nürnberg durch eine, von den Quellen der Altmühl östlich gerichtete, Seitenbahn besser mit unserer Hauptbahn

Digitized by Google

zu verbinden seyn, als durch Verfolgung des ungeheuren Umwegs entlang des Main- und Retzat-Thales. Der Hauptstrang unserer Bahn müste jedenfalls so gerade, als möglich, Ost- und Nordsee mit der Donau zu verbinden streben. Der Richtung auf den Lech würde Baiern schon darum Opfer bringen, weil dadurch seiner projektirten Eisenbahn von Augsburg auf München die Wasserverbindung des Lechs mit unserer Hauptbahn von der Donau aus vortrefflich zu Statten käme — wohl selbst eine Fortsetzung der Eisenbahn von der Donau im Lech-Thale herauf bis Augsburg rechtfertigte. Ueberlassen wir aber alles, was jenseits der Donau liegt, dem einseitigen Ermessen Baierns, und denken uns, als zusammengehöriges Unternehmen eine für Dampfwagenfahrt nach einem und demselben Prinzip ausgeführte Eisenbahn *), welche zwischen Donauwerth und Neuburg an der Donau anhebend, über Würzburg durch Hessen, Braunschweig, Hannover, Hamburg und Holstein bis Lübeck führend, Theils unmittelbar, Theils mittelbar durch Seitenbahnen die Städte Nürnberg, Würzburg, Frankfurt a. M., Fulda, Hersfeld, Kassel, Göttingen, Braunschweig, Hannover, Bremen, Hamburg und Lübeck — die Ost- und Nordsee — mit der Aller, Leine, (Weser) Werra, Fulda, Main (Retzat), Altmühl mit der Donau (an der Lechmündung) verbände; so würde diese, vom Lech aus sowohl, als von den Endpunkten aller Seitenbahnen der späteren Fortsetzung fähige, große Kontinen-

*) Mit dem einzigen Unterschiede etwa, daß die Hauptbahn doppelten, — die Seitenbahnen zu einzelnen Städten aber einfachen Schienweg erhielten.

Digitized by Google

tal-Eisenbahn — incl. aller Seiten-Arme — circa 125 Meilen lang werden und daher — die Meile im Durchschnitt, einschließlich erster Herstellung aller Brücken, stehenden Maschinen, Dampf- und Bahnwagen ꝛc. zu 100,000 Thalern gerechnet, — die Summe von 12½ Million Thalern kosten.

Erschrecken wir nicht vor dieser Summe — bedenken wir: daß bei ihrer Verwendung außer den 4 freien Städten Deutschlands, Hannover, Braunschweig, Hessen und Baiern unmittelbar, mittelbar aber alle angrenzenden Staaten — ja fast der ganze Kontinent — interessirt sind. Das Unternehmen ist nicht so riesenhaft, als es scheint. Eisenbahn ist kein schiffbarer Kanal, dessen Gelingen zweifelhaft ist*), der erst zu nützen anfängt, nachdem er vom Anfangs- bis zum Endpunkte vollendet ist, und während 5 Monaten jeden Jahres — gleich dem schiffbarsten Strom — durch Eis lahm liegt. Die Eisenbahn baut sich zum Theil selbst. Die erste vollendete Meile fängt schon an zu verdienen; jede fördert die zu ihrem Bau ab- und aufzutragenden Erd- und Gebirgsmassen — ihre Steine, ihr Eisen gutentheils selbst, sobald nur der Bau an den geeigneten Stellen angefangen wird. Auch kann eine einfache Bahn später verdoppelt werden, sobald Frequenz eingetreten ist; Herstellung des Planums und einfacher Schienweg mit Ausweiche-Stellen genügen Anfangs zur Hin- und Herfahrt.

*) Zweifelhaft, wie warnende Beispiele zeigen, wegen oft unzureichenden Wassers überhaupt, Mangels daran in trockenen Perioden, wegen unvorher zu sehenden Stellen, wo solches versiegt, wegen Versandung, unerschwinglicher Reparaturen ꝛc.

Digitized by Google

Beginnen wir das Werk in der Mitte, nächst Kassel, und bauen einerseits über Hannover bis Bremen, und andererseits über Hersfeld und Fulda bis zum Main (bei Gemünden), verbinden also zunächst Bremen mit dem unteren Main; so reduzirt sich für den Anfang das Unternehmen auf etwa 50 Meilen. Wir wollen daher hier auch nur 50 Meilen als runde Zahl unserer Berechnung zum Grunde legen, Zeit und Raum, Kraft und Last, Kosten und Gewinn ebenwohl in runden übersichtlichen Zahlen andeuten.

Die böhmische Eisenbahn zwischen Budweis und Linz, die nur etwa eine halbe Million Centner jährlich — und zwar meist einseitig — zu transportiren hat, daher nur einfachen Schienweg enthält, kostete, bei hohen Eisen- und Stein-, dagegen wohlfeilen Holz-Preisen (weshalb ihr auch fortlaufende Holzunterlage gegeben wurde) pro Meile 64,000 Rthlr., — sie hatte große Schwierigkeiten und hohe Gebirge zu übersteigen. Die projektirte Eisenbahn von Minden durch Westphalen auf Köln, 33 Meilen, ist zu 70,000 Rthlr. pro Meile veranschlagt, — sie soll circa 700,000 Centner zu transportiren bekommen. Die tausend Meilen englischer und amerikanischer Eisenbahnen — wie die geringfügigen französischen bei Lyon, — kosten — Alles auf unsern Sach- und Geldwerth reduzirt, — je nachdem die Bahnen einfach, doppelt oder mehrfach, mehr oder weniger vollkommen und dauernd sind, — durch sterile wohlfeile, oder kultivirte theure, — durch ebene oder gebirgigte Gegenden, — durch theure Stromgebiete oder wohlfeile unzerrissene Landestheile ziehen, — je nachdem sie für Zugthier- oder Dampf-Kraft eingerichtet sind, — zwischen 25,000

Digitized by Google

bis (bei Tunneln) über eine halbe Million Thaler pro Meile.

Unser Anschlag ist, Terrain, Material- und Arbeitspreise vor Augen — doppelte Bahn auf den Hauptstrang, einfache mit Ausweichestellen auf alle Seitenbahnen — völligste Herstellung aller Pack-, Post- und Bahn-Häuser und Maschinerie, Dampf- und Bahnwagen gerechnet, um einige Millionen Centner jährlich auf 50 Meilen transportiren zu können — im Gegensatz der gewöhnlichen anlockenden Anschläge — überall so hoch gegriffen, um auszureichen. Hiernach wird im großen Durchschnitt eine Meile kosten:

a) auf Grundstücks-Ankauf und Entschädigung	5,000 Rthl.
b) auf Herstellung des Straßen-Planums	26,000 —
c) auf Herstellung der Brücken- und Kanäle	15,000 —
d) auf alle halbe Stunde eine Bahnwärterwohnung und Vorrichtung zu Kreuzpassage, à 1000 Rthlr.	4,000 —
e) auf den Schienweg selbst	30,000 —
Summa	80,000 —
Thut auf 50 Meilen	4,000,000 Rthl.

Dazu:

f) alle 2 Meilen ein Post- und Packhof für Haupt-Kreuz-Passage, ab- und zugehende Posten und Transporte für die Eisenbahn, à 12,000 Rthlr.	300,000 —
g) 5 stehende Hülfs-Maschinen für Gebirgsübergänge, à 5000 Rthlr.	25,000 —
h) Häuser dazu, Maschinerie, Schächte, Stollen (Tunnel) ꝛc.	500,000 —

Digitized by Google

i)	Vorrichtung zu Gasbeleuchtung für f, g und h, und zu gewöhnlicher Beleuchtung für die Bahn an allen Wärterhäusern (d) und andern nöthigen Stellen	35,000 Rthl.
k)	12 Dampfwagen *) à 5000 Rthlr.	60,000 —
l)	200 Bahnwagen für alle denkbare Zwecke: Produkte und Waaren, Menschen, Thiere, Fracht und Oekonomie-Fuhrwerk, Kutschen und Posten ꝛc., à 400 Rthlr.	80,000 —
	Summa	1,000,000 —

Ueberhaupt 5 Millionen Thaler.

Sehen wir nunmehr, wie sich dieses Anlage-Kapital in Nutzen verwenden wird. Man berechnet oft eine Straßenfrequenz nur einseitig nach dem Transit, ohne zu bedenken, daß Importation, Exportation, geschweige denn der innere Verkehr, bei Weitem mehr betragen.

Innerer Verkehr. Vor Allem Korn! Wenn der Kopf jährlich 5 Centner braucht, so konsumirt Hessen jährlich drei Millionen Centner. Welcher schöne Theil hiervon wird aus den fruchtreichen in die fruchtarmen Gegenden, vom Lande zu den Städten, — ja, bei partiellem Mißwachs, bei solcher Frachtminderung, von fern her auf der Eisenbahn ziehen! Ebenso verhält es sich mit allen übrigen Consumtibilien, mit allen und jeden Lebensbedürf-

*) Es genügen zwar 8 Dampfwagen — stets im Gange befindlich — um eine halbe Million Centner jährlich auf 50 Meilen hin und eben so viel her zu transportiren. Wir nehmen ihrer aber 12 an, um für Reparaturen stationenweise als sichere Reserve zu dienen.

Digitized by Google

niſſen, welche durch die ungeheure Frachtverminderung und Schnelligkeit den unendlichſten, ſonſt nie gewohnten Austauſch, — zu Gunſten der Landwirthſchaft, der Manufakturen, Fabriken, Bauten, Forſte, Berg-, Hütten- und Salzwerke, ja der rohen Produkte des Mineralreichs, — erfahren werden, welche jetzt, wegen ihrer Schwere, auf hundertfach engeren Raum gebannt ſind. Und nun Brennſtoffe *), Haus-, Brücken- und Straßenbau-Materialien! Wird man nicht entlang der ganzen Bahn auch in ſolchen Gegenden bauen und Fabriken anlegen, alle Waſſergefälle benutzen, wo man zeither, wegen örtlichen Mangels und unerſchwinglich theurer Beziehung der Materialien und rohen Stoffe, nicht daran denken konnte?! Welche Koſten-Erſparniß wird nicht der Staat im Austauſch ſeiner Bergwerks-Produkte, in der Salzverſorgung, im Baufache — zumal im Bau und Unterhalten aller Kreuzſtraßen entlang der Eiſenbahn — finden, wenn erſt dieſe, von einem bis zum andern Ende Heſſens, jene überall 10fach wohlfeiler mit Baſalt verſieht!

Exportation. Alle Produkte der Landwirthſchaft: Tabak, Branntewein, Bier, Eſſig, Oel, Wolle ꝛc., die Erzeugniſſe unſerer Fabriken und Manufakturen, ſolche beſonders, welche große Schwere haben, z. B. Linnen; — unſre Forſt- und Bergwerks-Produkte: Bau- und Nutzholz, Kohlen, Salz, Eiſen, Kupfer, Kobalt, Schmalte, Thonwaaren, Alaun ꝛc.; auch unſre rohen Güter des Mineralreichs: Bau- und Pflaſterſteine, Kalk, Gyps, Mergel ꝛc. werden einen ungleich größern Markt finden! Wir werden

*) Empfängt doch Kaſſel allein vom Hirſchberge im laufenden Jahre (1832) 100,000 Centner Braunkohlen!

Digitized by Google

jährlich hunderttausende von Centnern Kohlen und wohl zehnmal mehr Basalt in's Ausland — jene bis Hannover ꝛc., diesen bis Bremen, Hamburg, Magdeburg, ja wohl Berlin u. s. w. absetzen. *)

Importation. Außer der Verwohlfeilung von Kaffee, Zucker, Reiß, Gewürzen, Seefischen, Thran ꝛc. wird unser Handel, wird unsere Manufaktur und Fabrikation unendlich gefördert und mit den Küstenländern — fast mit England und Amerika — auf gleiche Linie gestellt werden durch die 10fach wohlfeilere, schnellere und sicherere Beziehung alles dessen, was Werth für uns hat; z. B. Rohzucker, Baumwolle, Tabak, Wein, Hopfen, Flachs, Hanf, Wolle, Häute und hundert andere rohe und verarbeitete Dinge, die wir nicht, oder nicht zureichend besitzen noch selbst machen können. Bei um so viel wohlfeilerer Beziehung der rohen Stoffe werden wir dann auch in Zuckersiedereien, Baumwoll-Spinnereien und Webereien aller Art, wie in den meisten anderen Fabriken und Manufakturen, mit England um so leichter konkuriren können, als unsere Arbeitslöhne so viel wohlfeiler sind.

*) Zweiflern sey gesagt, daß wir, seitdem nur gewöhnliche Straßen vollendet waren, nachgerade schon jährlich an 10,000 Centner Braunkohlen nach Göttingen absetzen, — daß Heiligenstadt seit Jahren zu seinem Pflaster eine Menge Basalt vom Meisner, zu der enormen Fracht von 150 bis 250 Rthlr. pro Steinruthe, bezog. Wird man noch zweifeln, daß Hamburg und Bremen, geschweige denn alle näheren Städte, ihre Straßen mit Basalt pflastern werden, wenn einmal feststeht, daß der Dampfwagen auf Eisenbahn den Basalt (mit noch schönem Transportgewinn) wohlfeiler nach Hamburg, als der Frachtwagen nach Heiligenstadt schafft? 100 Steinruthen Basalt wiegen aber 100,000 Centner, und man pflastert mit ihnen kaum 500 □ Ruthen — also erst ein kleines Stück einer großstädtischen Straße.

Digitized by Google

Transit. Es leuchtet ein, daß, was vom innern Verkehr, von Aus- und Einfuhr gesagt ist, fast ohne Ausnahme auch vom Transit gilt. Statt vieler Beispiele sei nur das eine berührt, daß Mittel- und Süddeutschlands Frucht-Ueberfluß durch den Dampfwagen nicht blos auf gleiche Linie, sondern in entschiedenen Vortheil gegen Weichsel und Oder in Versorgung Englands gesetzt wird.

Von dem Augenblicke an, da die Zollminderung der englischen Korngesetze unsern Preisen entspricht, bringt uns binnen wenigen Tagen die Dampfpost diese Kunde; in eben so kurzer Frist ist dann unsere Frucht auf dem Seeschiff — jederzeit gleich schnell, wohlfeil und sicher! Wie ganz anders ist dieses jetzt, bei langsamer, theurer, unsicherer, gewöhnlicher Land-, noch weit mehr bei der gefährlicheren Strom-Fracht, — welche noch überdies das halbe Jahr lang, wegen Eis, seichten Wassers oder Fluthen gelähmt ist und den Spekulanten der Gefahr Preis stellt, daß nach Monaten seine angekommene Waare in England erhöhten Zollsatz und verminderten Begehr findet, ihm statt Gewinn, Verlust zurückbringt! Alle partielle Hungersnoth durch Mißwachs in einzelnen Provinzen wird durch Eisenbahn innerhalb ihrer Grenzen aufgehoben: die Regierungen brauchen nicht mehr so sorgenvoll Früchte Jahre lang aufzuspeichern und verderben zu lassen. Gewicht und Sorgfalt der Emballage wird überflüssiger, die Gefahr des Verderbens oder Zerbrechens wird gemindert durch den sanften und geschützten Dampf-Bahnwagen. Seine Schnelligkeit Präzision, Annehmlichkeit und Wohlfeilheit begünstigt alle Fahrten und Ausflüge; auf den Dampfwagen-Routen Englands und Amerikas reisen jetzt zehnmal mehr

Digitized by Google

Menschen als vordem auf den Kunststraßen. Wer endlich besorgen möchte, daß durch solche Frachtminderung Deutschland mit Kolonial-Produkten überschwemmt — daß unsere Landwirthschaft und eigene Industrie zu Grunde gerichtet, unser Geld unwiederbringlich nach England getrieben werde, — der erwäge: daß gerade dann, wenn wir die rohen Produkte, z. B. Baumwolle, Häute, Rohzucker ꝛc. fortan eben so wohlfeil, ja viel wohlfeiler, als jetzt ihre Fabrikate, beziehen werden, — daß dann eben bei uns erst Fabriken darin aufkommen können, die jetzt England allein bereichern. Für jeden Centner Kaffee, den wir dann mehr empfangen, senden wir zehn Centner Korn, Linnen, Thonwaaren ꝛc., hundert Centner Kohlen ꝛc., tausend Centner Basalt ꝛc. hinaus. Auf Wohlfeilheit und Sicherheit, auf Schnelligkeit und Präzision in Beziehung und Versendung beruht das Heil der deutschen Industrie. Der Kaufmann, der sein Kapital im Jahre zehnmal umsetzt, verdient zehnmal mehr, als der, welcher es nur einmal austauscht. Aehnlich verhält es sich mit dem Dampf-Transport auf Eisenstraße. Daß unsere Eisenbahn eine unendliche Steigerung der gesammten Ur-Produktion, der Industrie und des Handels, — der Wohlfahrt Deutschlands überhaupt — hervorrufen wird, daher wohl der höchsten Beachtung seiner Regierungen würdig ist, kann niemand bezweifeln. Drei große Adern zwischen Rhein und Oder würden es dann seyn, auf denen Deutschlands Ueberfluß aus dem Süden nach dem Norden — und seine überseeischen Bedürfnisse von der Nordküste in sein Inneres strömen:

1) Die Elbe bis Magdeburg und von da zugleich die Kunststraße auf Erfurt und weiter;

Digitized by Google

2) Die Weser bis Minden und von da die Eisenstraße zum Rhein, und

3) in Mitten beider Linien unsere möglichst gerade und daher kurze Eisenbahn von Lübeck, Hamburg, Bremen zur Donau.

Der Flächenraum, der diesen 3 Linien angehört, darf im Durchschnitt auf 75 Meilen Länge und 15 Meilen Breite angeschlagen werden. Unserer Linie gehört davon in Betracht der Gebirgszüge ꝛc. das bessere Drittheil. So berechne nun jeder selbst, was die Bevölkerung von $75 \times 15 = 1125$ □ Meilen Mittel-Deutschlands allein an Kaffee, Zucker, Reis, Gewürz, südlichen Weinen, Farb- und andern Hölzern, Seefischen, Thran, Häuten, Taback, Baumwolle ꝛc. jährlich konsumirt, was sie ferner über den eigenen Bedarf produzirt — um zu finden, was unserer Eisenbahn zufließen, was auf ihr ausströmen wird! Denn von anderer Fracht ist entlang solcher Linie natürlich nicht die Rede. Bekannt ist, wie viele Millionen Centner jener überseeischen Produkte allein Bremen jährlich empfängt. Eben so bekannt, daß der größere Theil davon in unserer Richtung nach Deutschland einströmt, und welche große Massen nächstdem auch Hamburg und Lübeck liefern; niemand wird also die Annahme übertrieben finden, daß sich, einschließlich des inneren Verkehrs, der Ein- und Ausfuhr, jährlich mindestens eine halbe Million Centner auf unserer Linie von 50 Meilen im Durchschnitt hin- — und eben so viel herbewegen, zusammen also 1 Million Centner. Die größere Belebung des innern Verkehrs und die Vergrößerung unserer Exportation durch die Eisenbahn wird dieses Frachtquantum gar bald verdoppeln.

Digitized by Google

Bleiben wir aber einmal bei jener Annahme und bringen wir in Anſchlag, daß in Mittel-Deutſchland der Frachtpreis für 1 Ctr. auf 1 Meile im großen Durchſchnitt 1¼ gGr. beträgt; ſo macht dieſes auf 1 Mill. Ctr. auf 50 Meil. 2¼ Millionen Thaler. Wir wollen aber den Centner nur zu 2 Thaler — die Fracht von 1 Mill. Ctr. alſo zu 2 Mill. Thaler — annehmen und nun ſehen, wie ſich unſere Eiſenbahn rentiren wird.

Jährliche Koſten der Verwaltung und Unterhaltung der Eiſenſtraße von 50 Meilen Länge, — der Dampf- und Bahnwagen, ſtehenden Maſchinerie, Brücken, Häuſer und ſonſtigen Zubehörs; — Erſatz der Abnutzung und Aufwand für einen jährlichen Transport von 1 Million Ctr. auf 50 Meilen weit (im großen Durchſchnitt):

1) Da der vervollkommnete Dampfwagen auf guter Eiſenbahn mit dem Verzehr von 1/10 Pfd. Steinkohlen-Cokes einen Centner Fracht eine Meile weit transportirt; ſo bedürfen fahrende Dampfwagen, um 1 Million Ctr. auf 50 Meilen weit zu ſchaffen, 50,000 Ctr. Steinkohlen; dazu 25,000 Ctr. Steinkohlen für ſtationäre Maſchinen, Gasbeleuchtung, als Heizmaterial der Pack-, Poſt- und Wärter-Häuſer.

a) 75,000 Centner Steinkohlen à 1/3 Rthlr. 25,000 Rthlr.

b) Zur übrigen Beleuchtung und für die Maſchinerie an Oel 5000 —

(Alſo eigentliche Fortſchaffungskoſten 1/60 der jetzigen.)

Rechnet man jedoch dazu

2) Abnutzungs-Ersatz und Unterhaltung

a) der Eisenbahn selbst — statt (erfahrungsmäßig) ½ pCt. des Anlage-Kapitals des Schienwegs = 200 Rthlr. pro Meile mit 10,000 Rthlr.

b) der fahrenden und stationären Maschinen, — des Straßen-Planums (obgleich dieses gutentheils 20 Bahnwärter besorgen) der Brücken, Gebäude und Zubehör 60,000 —

(so beträgt dieses 1/20 der jetzigen Fracht von zwei Millionen Rthlrn.)

3) Hierzu (zu vollständiger Beförderung des inneren — und allenthalbiger Schaffung möglichst großen Verkehrs)

a) 200 Bahnwärter (auf jede halbe Stunde einen gerechnet) für Straße und Kreuz-Passage; à 100 Rthlr. 20,000 —

b) 125 Verwalter und Kontroleure für Pack- und Posthöfe, Maschinisten, Kondukteurs und Wärter für fahrende und stehende Maschinen, à durchschnittlich 400 Rthlr. 50,000 —

c) auf Central-Verwaltung, insgemein und als Deckungsfonds — zum Ueberfluß — 30,000 —

Summa 200,000 —

so beträgt dies 1/10 der jetzigen Fracht und werden 9/10 oder 1,800,000 Rthlr. jährlich erspart, das Anlage-Kapital von 5 Millionen Rthlr. also jährlich mit 36 pCt. verintereſſirt. Setzt man nun den Frachtpreis alsbald auf

die Hälfte (auf 1 Rthlr. für den Ctr. auf 50 Meilen) herab; so würde das Anlage-Kapital mit 16 pCt. jährlich verintereſſirt und folglich binnen wenigen Jahren ſich tilgen, — worauf dann weiterhin die außerordentlichſte Frachtverringerung zu Gunſten der deutſchen Gewerbthätigkeit eintreten könnte; ja, es geht aus obiger Berechnung des eigentlichen geringen Verzehrs des Dampfwagens: „Kohlen, Waſſer und Oel", hervor, daß derſelbe, nachdem Abnutzungs-Erſatz, Verwaltungs- und Unterhaltungs-Koſten einmal gedeckt ſind, mit weniger als einem Groſchen Fracht für 50 Meilen Transport noch mit Nutzen beſtehen kann! Hierin eben: daß mit zunehmender Frequenz der Gewinn des Dampfſuhrwerks ſich in ſteigender Progreſſion erhöht, — daher gleichen Schrittes Frachtherabſetzung möglich iſt, (was ſich beim Transport durch thieriſche Kräfte anders verhält) — hierin eben liegt der unendliche Werth des Dampfſuhrwerks, die unendlich tröſtliche Ausſicht für die deutſche Gewerbthätigkeit, die völligſte Gewißheit, daß dadurch auch die deutſchen ſchweren Produkte den ausgedehnteſten, nie geahnten, Markt finden werden, — wozu es nichts bedarf, als daß für ſelbige, nach Klaſſen, ermäßigte Frachtſätze ſtipulirt werden.

Möchten ſich die deutſchen Regierungen, deren Territorien berührt werden, recht bald über die Verhältniſſe der Grundſtücks-Entſchädigung, der Mauth, des Maximums der Dampffrachtſätze nach 3 bis 4 Klaſſen (im Verhältniß der Schwere zum Werth), der Dividende u. ſ. w. vereinigen; möchten ſie durch kräftige Theilnahme und Garantie an die Spitze des Unternehmens treten, — dann aber deſſen Ausführung entweder einer beſonderen Aktien-Geſellſchaft,

Digitized by Google

oder aber demjenigen großartig gedachten Institute einer deutschen Nationalbank (seit Kurzem unter dem Namen: „Bund der Völker für Gewerbe und Handel" empfohlen,) überlassen, für dessen Gründung die Stimmen der Einsichtigen sich immer lauter erheben. Die Ausführung durch eine Gesellschaft von Aktionären ist jedenfalls angemessener, als für Rechnung einer Regierung, weil einestheils Aktien-Gesellschaften dergleichen große Unternehmungen erfahrungsmäßig besser, schneller und wohlfeiler ausführen, anderntheils aber die Kräfte einer Regierung — wenn wohl nur scheinbar — nicht dazu auszureichen pflegen. So gebe man immerhin den deutschen Kapitalisten Gelegenheit, ihre Fonds einträglicher und sicherer im Innern des Vaterlandes anzulegen, als in fremden unsichern Staatspapieren!

Noch einem Vorurtheil werde zum Schlusse begegnet. Wir hören Kurzsichtige fragen: Was soll aber aus den 1000 Fracht-Fuhrleuten werden, welche jetzt mit 3000 Pferden die Million Centner verführen und 2 Millionen Thaler Fracht einnehmen, und deren vielleicht 200 Hessen bewohnen?

Es wäre wohl die Gegenfrage erlaubt: Sind denn die 2 Millionen Rthlr: Fracht Verdienst? Bestehen sie nicht vielmehr hauptsächlich in Baar-Zahlung für Pferde, Hafer und Heu? Geht nicht die Mehrzahl unserer heutigen Frachtfuhrleute zu Grunde, — ihre gleichzeitige Oekonomie in's Verderben? wird nicht dadurch mannichfache Demoralisation herbeigeführt?. — Wir wollen aber bestimmter antworten: Alle unsere 200 einheimischen

Digitized by Google

sammt den 800 auswärtigen Frachtfuhrleuten sollen und werden gerade durch die Eisenbahn fortan vielfach bessere und mehr Beschäftigung, Verdienst und Nahrung finden als bisher. Und zwar 1) durch die Beifuhr der ungeheuern Massen mannigfaltiger Materialien erster Erbauung und immerwährender Unterhaltung der Eisenstraße und ihrer hunderte von Brücken, Häusern ꝛc., hiernächst aber aller der Anlagen von Fabriken und Manufakturen, die allein durch sie ohnfehlbare Entstehung erhalten *); 2) hauptsächlich aber in der Beifuhr zur Eisenbahnlinie und Fortschaffung seitwärts aller der vielfältig vermehrten Massen, welche gerade durch die Wohlfeilheit der Dampffracht erst beweglich und zu Handelsgütern gemacht werden, wenn die Eisenbahn erst um eben so viel Groschen aus weiter Ferne herbei- und fortschafft, als jetzt Thaler dafür aufgewendet werden müssen.

Wir wiederholen es:

Der Dampfwagen auf Eisenbahn ist für das Land das, was das Schiff für das Meer ist, — ist das wesentlichste Mittel, Deutschlands materielle Leiden zu heilen, seinem

*) Von den 5 Millionen erster Anlage werden, neben 1/4 Million an die Grundstücks-Eigenthümer, allein 1 1/2 Million den Taglöhnern und Fuhrleuten, — 3/4 Million den Steinbruchsarbeitern, Fuhrleuten und Maurern ꝛc., — 2/3 Million den andern Bauhandwerkern aller Art, — 1 1/2 Million den Forst-, Berg-, Hütten- und Hammer-Arbeitern, Köhlern, Fuhrleuten, Schmieden, Schlossern und andern Feuerarbeitern, — 1/3 Million den Wagnern, Stellmachern, Wagen- und Maschinbauern, Seilern und Handwerkern jeder Art zufließen! Welche Aussicht namentlich auch für unsere Bauhandwerker! Die Eisenbahn beschäftigt und vertheilt auch in dieser Beziehung unendlich wohlthätiger, als gewöhnliche Straßen.

Digitized by Google

trägen todten Innern Saft, Kraft und Leben einzuhauchen, seine herrlichen Schätze allerst zu heben, die Industrie seines großen Binnenlandes auf gleiche Linie, ja in Vortheil zu stellen mit jenen Reichen, deren Grösse fast ausschließlich in der Leichtigkeit beruht, mit welcher ihre schiffbaren Kanäle, Eisenbahnen, Dampfwagen und vollendete Mechanik überhaupt, leichten Verstandes dasselbe in Tagen ausrichten, womit wir stabilen Deutschen im Schweiße des Angesichts uns Monate und Jahre herum placken.

Werfen auch wir endlich diese Fesseln ab, so bleibt auch kein Stand, dem nicht ein unermeßlich vergrößertes Feld des Verdiensts und der Nahrung aufblühen wird.

Und wollte dennoch wenigstens der Fuhrmann verzagen, so bedenke er doch; daß der Klügere schon bei dem außerordentlichen Verdienst, den die erste Anlage der Eisenstraße verbreitet, so viel Kapital erwerben wird, um Manufakturist, Fabrikant und Kommerziant werden zu können; — daß endlich hunderte der Fähigeren unmittelbar bei dem Bau und der Verwaltung der Eisenbahnen Anstellung erhalten können.

Bedürfte es eines weiteren Trostes, er würde lauten: Diejenigen der jetzigen Frachtfuhrleute, welche zugleich Grundbesitzer sind und daher durch unvermeidliche Verwahrlosung ihrer Landwirthschaft und Verlust des Düngers gewöhnlich zu Grunde gehen, sollen diejenigen 60,000 Acker Haferland und Wiesen, worauf jetzt ¼ Million Malter Hafer und fast eben so viel Centner Heu für 3000 Frachtpferde (und 1000 herauszuziehende Fohlen) wachsen,

Digitized by Google

zukünftig kultiviren und besser bestellen, damit — statt Futters für jene vom Dampfwagen entbehrlich gemachten unnützen Pferde — fortan darauf Nahrung für 30,000 Menschen gezogen werden möge. Gewiß eine abermalige Empfehlung für den Dampfwagen!

Bayerische Staatsbibliothek München

Digitized by Google

Digitized by Google

Digitized by Google